

**Torsional vibration damper, in particular viscosity-damper.**

**Patent number:** DE4205764  
**Publication date:** 1993-08-26  
**Inventor:** CONSEUR JOACHIM (DE)  
**Applicant:** CARL HASSE & WREDE ZWEIGNIEDER (DE)  
**Classification:**  
- **international:** F16F15/173; F16F15/16; (IPC1-7): F16F15/16  
- **european:** F16F15/173  
**Application number:** DE19924205764 19920225  
**Priority number(s):** DE19924205764 19920225

**Report a data error here**

Abstract not available for DE4205764

Abstract of corresponding document: EP0557603

In the case of a torsional vibration damper, especially a viscosity torsional vibration damper, vibration energy is converted into heat which is emitted to the surrounding air. In order to increase the performance capability of the torsional vibration damper by means of improved heat transfer, fan blades (17) are arranged on at least one of the flat surfaces of the damper housing (1). The fan blades (17) are preferably constructed on a fan disc (15) which is mounted on at least one of the flat surfaces of the damper housing (1). Said mounting is preferably carried out by means of a thermally conductive adhesive.

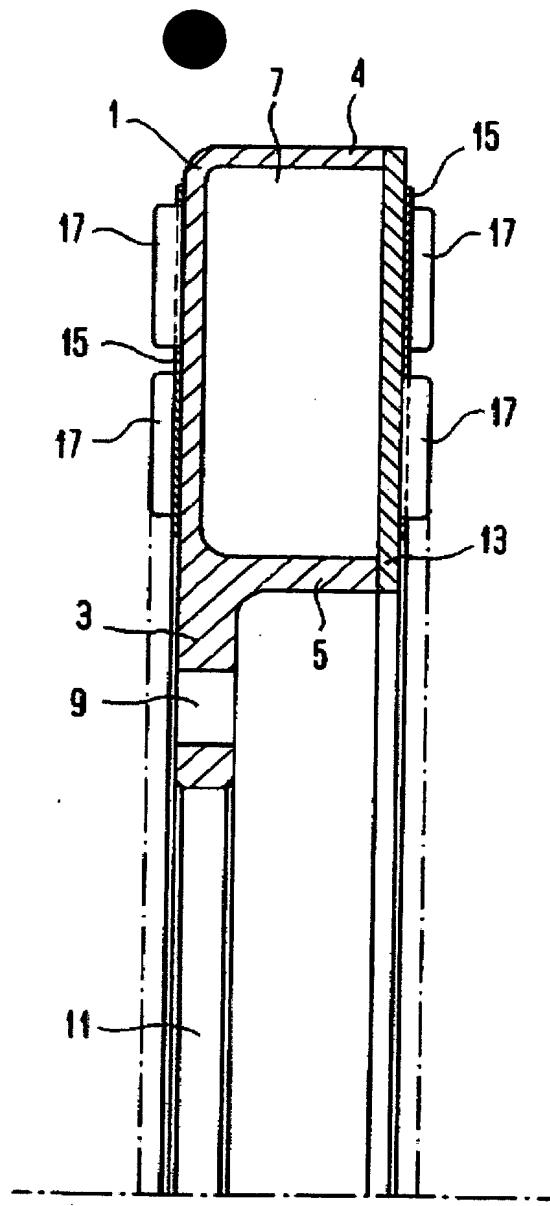


Fig. 1

Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide

(19) BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES  
PATENTAMT

(12) Offenlegungsschrift  
(10) DE 42 05 764 A 1

(51) Int. Cl. 5:  
F 16 F 15/16

DE 42 05 764 A 1

(21) Aktenzeichen: P 42 05 764.7  
(22) Anmeldetag: 25. 2. 92  
(23) Offenlegungstag: 26. 8. 93

(71) Anmelder:

Carl Hasse & Wrede Zweigniederlassung der  
Knorr-Bremse AG, 1000 Berlin, DE

(72) Erfinder:

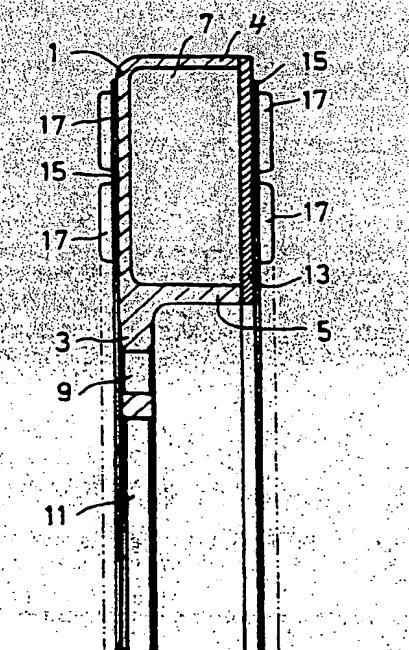
Conseur, Joachim, 1000 Berlin, DE

(56) Für die Beurteilung der Patentfähigkeit  
in Betracht zu ziehende Druckschriften:

US 34 43 454  
US 15 05 939

(54) Drehschwingungsdämpfer, insbesondere Viskositäts-Drehschwingungsdämpfer

(57) Bei einem Drehschwingungsdämpfer, insbesondere Viskositäts-Drehschwingungsdämpfer, erfolgt eine Umwandlung von Schwingenergie in Wärme, die an die Umgebungs- luf abgegeben wird. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Drehschwingungsdämpfers durch verbesserten Wärmedurchgang sind an wenigstens einer der Planflächen des Dämpfergehäuses (1) Lüfterflügel (17) angeordnet. Vorzugsweise sind die Lüfterflügel (17) an einer Luftscheibe (15) ausgebildet, welche an wenigstens einer der Planflächen des Dämpfergehäuses (1) befestigt ist. Die Befestigung erfolgt vorzugsweise mittels eines wärmeleitenden Klebstoffes.



DE 42 05 764 A 1

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

BUNDESDRUCKEREI 06. 93 308 034/420

6/46

Best Available Copy

## Beschreibung

Die Erfindung betrifft einen Drehschwingungsdämpfer nach dem Gattungsbegriff des Patentanspruches 1.

Drehschwingungsdämpfer der gattungsgemäßen Art dienen dazu, schädliche Drehschwingungen rotierender Wellen, insbesondere von Kurbelwellen zu dämpfen. Die Leistungsfähigkeit derartiger Dämpfer, insbesondere der Viskositäts-Drehschwingungsdämpfer, hängt, sofern die Ankopplung der im Dämpfergehäuse befindlichen seismischen Masse optimal abgestimmt ist, nur noch vom Wärmedurchgang zwischen dem Dämpfungsmedium, der Wand des Dämpfergehäuses und der Lufthülle ab. Hierbei kann der vom Dämpfungsmedium ausgehende Energietransport durch das Blechgehäuse, insbesondere bei dünnewandiger Ausgestaltung desselben, als wenig beeinflußbar angesehen werden. Ein Überschreiten der maximal zulässigen Betriebstemperatur führt zu einem "Kochen" des Dämpfers, die Einsatzmöglichkeiten der Dämpfer sind also 'nahezu' ausschließlich durch die Wärmeleitfähigkeit, also den Wärmeübergang an die Umgebungsluft, begrenzt und vorgegeben.

Davon ausgehend besteht die Aufgabe der Erfindung darin, einen Drehschwingungsdämpfer, insbesondere Viskositäts-Drehschwingungsdämpfer der in Rede stehenden Art so weiterzubilden, daß eine verbesserte Wärmeabgabe an die Umgebungsluft ermöglicht ist. Bei vorgegebenem Bauraum soll insbesondere erhöhte Leistungsfähigkeit gegeben sein, bzw. soll eine gegebene Dissipationsleistung von einem kleineren, billiger herzustellenden Dämpfer ohne Überhitzung bewältigbar sein. In der Folge soll dies auch zu einer Reduzierung des Herstellungsaufwands bei Dämpfern hoher Leistungsfähigkeit führen.

Zur Lösung dieser Aufgabe dienen die Merkmale nach dem Kennzeichnungsteil des Patentanspruches 1.

Durch die Verwendung der an wenigstens einer der Stirn- bzw. Planflächen des Dämpfergehäuses des Drehschwingungsdämpfers applizierten Lüfterflügel ist es in baulich einfacher und kostengünstiger Weise möglich, eine verbesserte Konvektion zu erreichen. Die Lüfterflügel sind vorzugsweise auf der Lüfterscheibe ausgebildet und auf wenigstens einem Teilkreis aus dem Material derselben herausgearbeitet, z. B. herausgestanzt, wodurch sie bei Rotation des Dämpfers zu einer verstärkten Luftverwirbelung und in der Folge zu verbesserter Wärmeabführung beitragen. Die Lüfterscheibe ist in baulich einfacher und kostengünstiger Weise aus dünnem Blech von guter Wärmeleitfähigkeit hergestellt, wobei die Lüfterflügel an drei Seiten eingeschnitten und aus der Blechebene der Lüfterscheibe aufgekantet werden. Die Masse der z. B. aus Aluminium oder dgl. Material guter Wärmeleitfähigkeit bestehenden Lüfterscheiben vermeint das primäre Massenträgheitsmoment des Schwingungsdämpfers nicht wesentlich. Um einen guten Wärmedurchgang zwischen dem Material des Dämpfergehäuses und der Lüfterscheibe zu erreichen, ist diese z. B. mittels eines wärmeleitenden Klebstoffs mit der zugeordneten Planfläche des Dämpfers verbunden.

Vorteilhafte Ausgestaltungen und Weiterbildungen sind in weiteren Patentansprüchen aufgeführt.

Die Erfindung ist nachfolgend anhand eines Ausführungsbeispiels unter Bezugnahme auf die beigefügte Zeichnung erläutert.

Fig. 1 ist eine halbierte Schnittansicht des erfindungsgemäßen Drehschwingungsdämpfers; und

Fig. 2 ist eine Teildraufsicht auf eine Lüfterscheibe

des Drehschwingungsdämpfers nach Fig. 1.

In Fig. 1 der Zeichnung ist in halbiert Schnittansicht ein erfindungsgemäßer Viskositäts-Drehschwingungsdämpfer dargestellt, welcher ein Dämpfergehäuse 1 mit einem radial innenseitigen Befestigungsflansch 3 aufweist. Das Dämpfergehäuse 1 ist z. B. aus Stahlblech oder einem anderen geeigneten Werkstoff gefertigt und umschließt mit einem Außenmantel 4 und einem Innenmantel 5 eine Arbeitskammer 7, in welcher sich eine (nicht dargestellte) gleitgelagerte seismische Masse als auch das viskose Dämpfungsmedium befinden.

Die Erfindung ist nicht auf die dargestellte Ausführungsform und das Material des Dämpfergehäuses 1 beschränkt, d. h. es sind nach verschiedenen Verfahren gefertigte Dämpfergehäuse bekannt, an welchen die nachfolgend beschriebene, erfindungsgemäße Anordnung in gleicher Weise verwirklicht werden kann.

Am Innenumfang des Befestigungsflansches 3 befinden sich in herkömmlicher Weise auf einem Teilkreis 20 Schraubenlöcher 9 zur Aufnahme von (nicht gezeigten) Schrauben, mit welchen der Viskositätsdämpfer an einem rotierenden Maschinenteil, z. B. einer zu bedämpfenden Kurbelwelle angeschraubt oder sonstwie in Verbindung gebracht werden kann. Die Mittenöffnung 11 kann einen Zentriermansatz oder dgl. des zu bedämpfenden Maschinenteils aufnehmen. Grundsätzlich sind auch andere kraft- oder formschlüssige Verbindungen des Dämpfergehäuses mit der zu dämpfenden Welle denkbar.

Die in der Schnittansicht nach Fig. 1 rechte Seite der Arbeitskammer 7 des Viskositätsdämpfers ist durch einen Deckel 13 in an sich bekannter Weise verschlossen. Der Deckel 13 kann aus einem gestanzten oder in sonstiger Weise geformten Blechteil hergestellt sein. Gemäß der Erfindung ist an wenigstens einer der Plan- bzw. Frontseiten des Dämpfergehäuses, im dargestellten Ausführungsbeispiel an beiden Seiten, eine Lüfterscheibe 15 befestigt. Die Lüfterscheiben 15 sind aus Ronden dünnen Blechs hergestellt und mit einer Vielzahl von Lüfterflügeln 17 (Fig. 2) versehen. Die Lüfterflügel wurden aus dem Rondenmaterial an drei Seiten eingeschnitten und aus der Blechebene aufgekantet. Die Lüfterscheibe 15 besteht aus einem Werkstoff, z. B. aus Aluminium, welches das primäre Massenträgheitsmoment des Viskositätsdämpfers nicht wesentlich vermehrt und die Wärme gut leitet. Im Rahmen des der Erfindung eigenen allgemeinen Gedankens ist es auch möglich, die Lüfterflügel ohne tragende Lüfterscheibe, d. h. als eine Vielzahl einzelner Bauteilchen auf der Plansseite des Dämpfers anzurufen, d. h. geordnet zu befestigen; die Möglichkeit und die Art einer derartigen Befestigung hängt hierbei naturgemäß von der Dicke des Dämpfergehäuses ab.

Bei der in Fig. 2 wiedergegebenen Teildraufsicht sind auf zwei Teilkreisen angeordnete Lüfterflügel 17 von unterschiedlichem Winkelabstand zueinander dargestellt. Die Lüfterflügel sind im wesentlichen radial auswärts stehend aus dem Material der Lüfterscheibe 15 herausgearbeitet, derart, daß eine drehrichtungsunabhängige Verwendung der Lüfterscheibe gegeben ist. In besonderen Einsatzfällen kann es möglich sein, den Lüfterflügeln eine optimierte Ausformung mit Präferenz der Drehrichtung zu verleihen.

Die Verbindung der Lüfterscheibe(n) mit dem Dämpfergehäuse 1 erfolgt mit einem wärmeleitenden (verfüllten) Klebstoff, welcher auf den Stirn- bzw. Planflächen des Viskositätsdämpfers aufgebracht wird, wonach die Lüfterscheibe ggf. unter Wärmeeinwirkung seitlich am

Dämpfergehäuse angepreßt wird. Die Wärmeleitfähigkeit des Klebstoffs ist von Bedeutung, da der Wärmetransport vom Dämpfergehäuse über die Lüfterscheiben an die Außenluft zu bewerkstelligen ist. Es sind auch andere (nicht dargestellte) Möglichkeiten der Verbindung der Lüfterscheibe(n) mit dem Dämpfergehäuse möglich, immer unter der Voraussetzung, daß eine gute Wärmeübertragung zwischen Dämpfergehäuse und Lüfterscheibe(n) sichergestellt ist.

Es sind vorzugsweise Vorkehrungen zu treffen, damit die unterschiedlichen Wärmedehnungen zwischen dem Gehäuse des Viskositätsdämpfers und der die Lüfterscheibe bildende Runde nicht zu schädlichen Schub- und Zugspannungen führen; so kann die Lüfterscheibe in einigen Bereichen Durchtrennungen aufweisen, die beispielsweise einige der Durchbrüche des inneren Flügel-Kreises mit einigen der Durchbrüche des äußeren Flügel-Kreises verbinden.

Der Aufwand zur "Beflügelung" der Dämpfer ist gering. Die vorstehend beschriebene Anordnung hat den Vorteil, daß sie das bisherige Herstellerverfahren der Dämpfer selbst nicht beeinflußt, sondern erst nach dessen Abschluß vorgenommen wird. Bereits bestehende und ggf. auch bereits im Einsatz befindliche Dämpfer sind somit nachrüstbar.

#### Bezugszeichenliste

1 Dämpfergehäuse	20
3 Befestigungsflansch	30
4 Außenmantel	
5 Innenmantel	
7 Arbeitskammer	
9 Schraubenloch	
11 Mittenöffnung	35
13 Deckel	
15 Lüfterscheibe	
17 Lüfterflügel	

#### Patentansprüche

40

1. Drehschwingungsdämpfer, insbesondere Viskositäts-Drehschwingungsdämpfer, mit einem eine Arbeitskammer umschließenden Dämpfergehäuse, welches mit einem zu bedämpfenden Maschinenteil verbindbar ist, dadurch gekennzeichnet, daß an wenigstens einer der beiden Planflächen des Drehschwingungsdämpfers Lüfterflügel (17) angeordnet sind.

2. Drehschwingungsdämpfer nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß an wenigstens einer der beiden Planflächen des Drehschwingungsdämpfers eine Lüfterscheibe (15) angebracht ist, welche die Lüfterflügel (17) trägt.

3. Drehschwingungsdämpfer nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Lüfterscheibe (15) aus Aluminium oder einem vergleichbar gut wärmeleitenden Werkstoff geringer Dichte besteht.

4. Drehschwingungsdämpfer nach Anspruch 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Lüfterflügel (17) auf wenigstens einem Teilkreis der Lüfterscheibe (15) unter Winkelabstand zueinander aus dem Material der Lüfterscheibe (15) radial stehend herausgearbeitet sind.

5. Drehschwingungsdämpfer nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Lüfterflügel (17) auf zwei Teilkreisen aus dem Material der Lüfterscheibe herausgearbeitet sind, wobei die Lüfterflügel

(17) des äußeren Teilkreises kleineren Winkelabstand zueinander besitzen als die Lüfterflügel des inneren Teilkreises.

6. Drehschwingungsdämpfer nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Lüfterscheibe (15) mittels eines wärmeleitenden Klebstoffs auf der zugeordneten Planfläche des Dämpfergehäuses befestigt ist.

7. Drehschwingungsdämpfer nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Lüfterscheibe (15) mittels eines an sich bekannten Fügeverfahrens gut leitend mit dem Dämpfergehäuse verbunden ist.

8. Drehschwingungsdämpfer nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Lüfterflügel ohne Präferenz der Drehrichtung des Dämpfers aus dem Material der Lüfterscheibe herausgearbeitet sind.

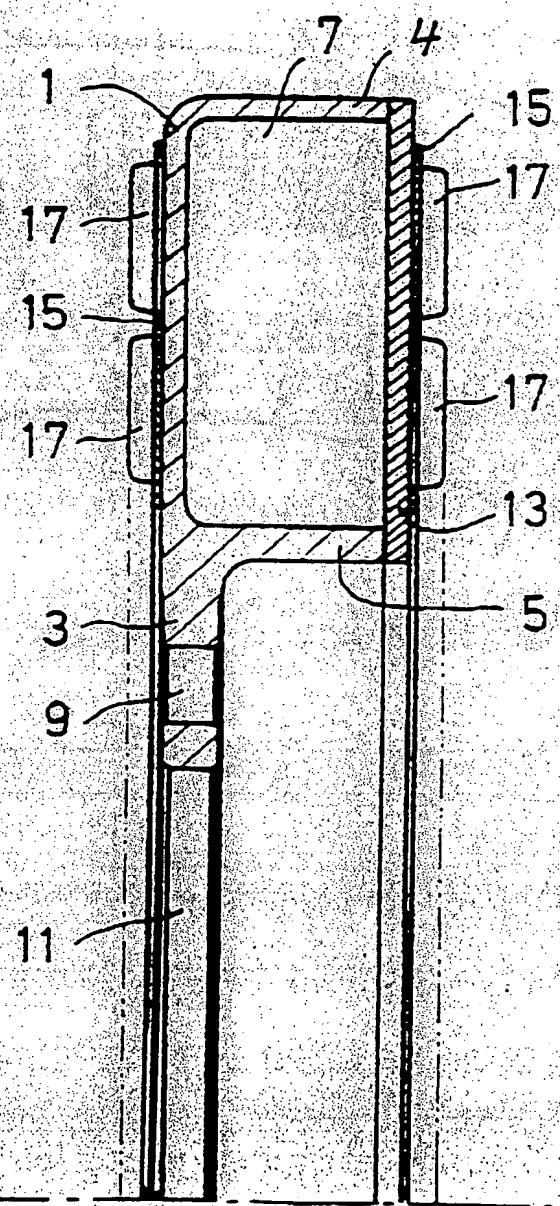
9. Drehschwingungsdämpfer nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß beliebig geformte und beliebig gerichtete Lüfterflügel am Außenmantel (4) und/oder Innenmantel (5) des Dämpfergehäuses angebracht sind.

10. Drehschwingungsdämpfer nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die auf den Plan- und/oder Umfangsflächen des Dämpfergehäuses angebrachten Lüfterflügel durch zusätzliche Leitbleche abgedeckt sind, derart, daß definierte Luftführungen gebildet sind.

Hierzu 2 Seite(n) Zeichnungen

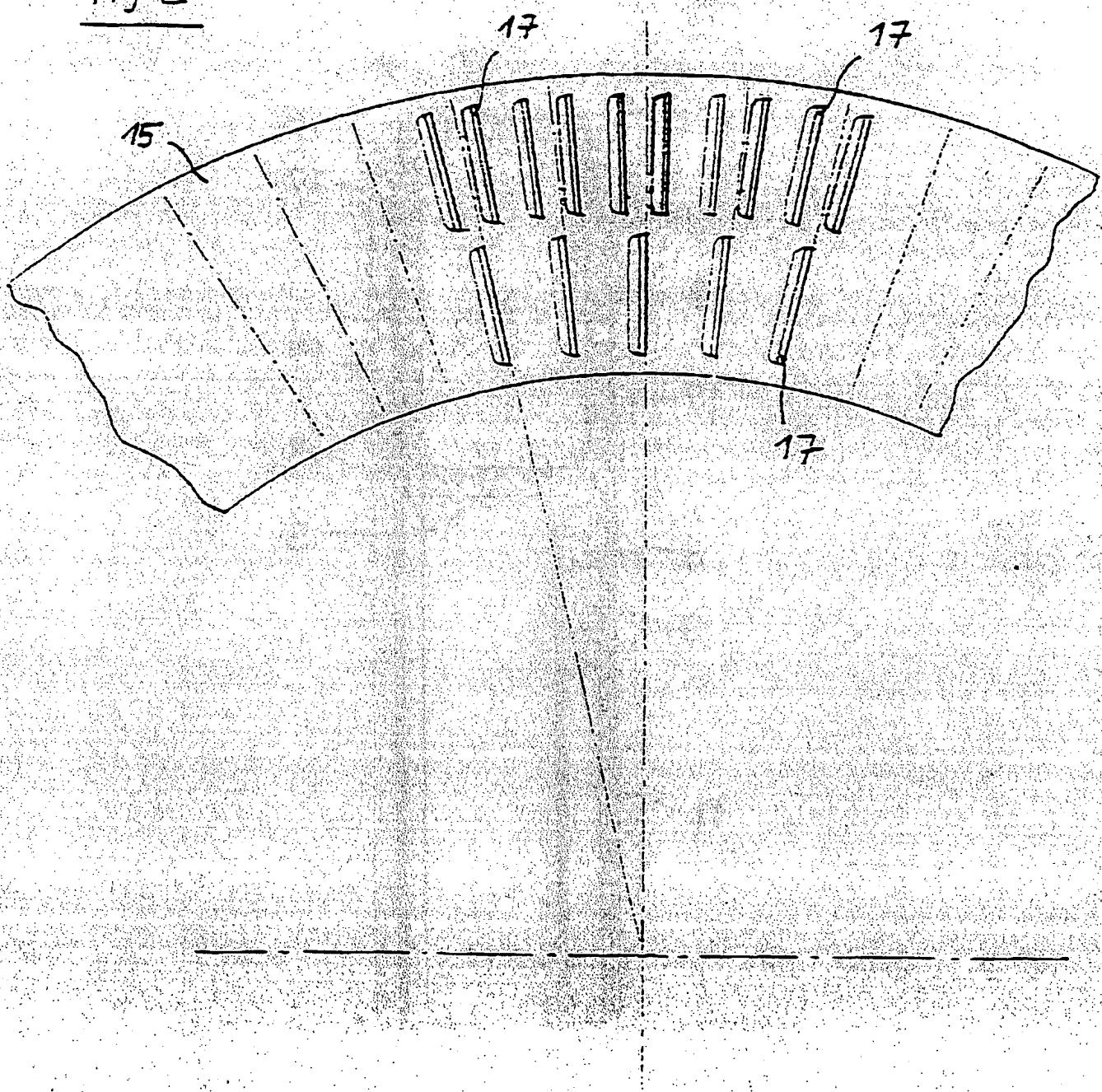
— Leerseite —

**Best Available Copy**

Fig. 1

Best Available Copy

Fig. 2



Best Available Copy